

O transporte de ônibus por fretamento eventual no Estado de São Paulo e sua aproximação com a atividade turística: uma análise preliminar

Coach tourism in the State of Sao Paulo and its engagement in tourism activity: a preliminary analysis

KARINA TOLEDO SOLHA¹, DEBORA CORDEIRO BRAGA²

DOI: <http://dx.doi.org/10.18226/21789061.v8i2p136>

RESUMO

O setor de transporte de passageiros ainda carece de informações atualizadas e aprofundadas sobre a movimentação de pessoas no país. A escassez de dados estatísticos e análises apuradas também se refletem na discussão sobre o desenvolvimento do Turismo, especialmente, considerando o modal de transporte rodoviário. A regulamentação se estabeleceu com base em parâmetros genéricos de transporte de passageiros e não se conta com subsídios adequados para considerar a especificidades das viagens de turismo. A isto se agrega a dificuldade de inserir as questões de transporte nos planos e políticas de Turismo. Com o intuito de contribuir para a compreensão deste segmento de transporte turístico, este estudo exploratório realiza uma análise preliminar sobre as viagens de fretamento eventual de ônibus no Estado de São Paulo. Para tanto foram analisados dados do período de 2010 a 2013, disponibilizados pela Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo [ARTESP], que coleta sistematicamente informações sobre as viagens de fretamento eventual realizadas pelas empresas de ônibus permissionárias. Como resultado foram elaboradas análises sobre o volume e o fluxo das viagens, suas sazonalidade e periodicidade, além de identificar características das empresas que operam neste segmento.

PALAVRAS-CHAVE

Turismo. Transporte rodoviário. Fretamento eventual. Viagens de ônibus. Estado de São Paulo, Brasil.

ABSTRACT

The passenger transportation sector still lacks thoroughly updated information on people moving throughout the country. The scarcity of statistical data and thorough analyses can also be seen in the debate about tourism evolution, considering, especially, the road transportation

¹ **Karina Toledo Solha** – Doutora. Professora e pesquisadora do Programa de Mestrado em Turismo, Escola de Artes Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo. Currículo <http://lattes.cnpq.br/0668319688752070>. E-mail: kasolha@usp.br

² **Debora Cordeiro Braga** – Doutora. Professora e pesquisadora do Programa de Mestrado em Turismo, Escola de Artes Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo. Currículo <http://lattes.cnpq.br/3872989194397830>. E-mail: bragadc@usp.br

modal. Regulations have been established on a generic passenger transportation parameters basis and do not rely on proper subsidizing to consider the specificities of tourism traveling. Adding to this, the hardships in having the transportation issues enter the tourism policies agenda. Intending to contribute to the understanding of this segment of tourist transportation, this exploratory study conducts a preliminary analysis of the occasional coach journeys in the State of São Paulo. For this purpose, data from 2010 through 2013, provided by Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo [São Paulo State Transport Regulatory Agency] [ARTESP] which systematically collects information on occasional coach journeys undertaken by permissionary companies, have been analyzed. As a result, analyses on the quantity and flux of journeys, their seasonality and timeliness, have been performed, as well as identifying characteristics of the companies which operate in this segment.

KEYWORDS

Tourism. Coach tour. Road transportation. Bus trip. São Paulo, Brazil.

INTRODUÇÃO

A dificuldade em encontrar dados estatísticos e análises apuradas sobre a movimentação de passageiros nos diferentes modais e meios de transporte também se reflete na deficitária discussão sobre o desenvolvimento do Turismo e conseqüente desarticulação de setores produtivos que poderiam ser beneficiados com uma atividade turística organizada e incentivada. O Ministério do Turismo (2007a) alerta que o crescimento da demanda por viagens juntamente com novos públicos como as classes sociais com renda mais baixa devem provocar e estimular mudanças estruturais no sistema de transporte nacional. Ou seja, a questão não está restrita aos aeroportos e companhias aéreas, mas sim a todo o sistema nacional de transporte que deverá atender viajantes com qualidade e hospitalidade. Assim, além de necessários e urgentes investimentos na qualificação da infraestrutura de transporte geral, também será imprescindível considerar o atendimento ao crescente fluxo de turistas nacionais e internacionais nos principais destinos brasileiros.

Neste sentido se observa, por um lado, o interesse do Ministério do Turismo na busca da compreensão das relações entre mobilidade e desenvolvimento do Turismo, como pode ser observado nas análises de estudo sobre a mobilidade e acessibilidade nas regiões turísticas, analisando as redes de transporte e a conectividade das regiões turísticas do país (2007b). E por outro lado, na identificação e regulamentação das empresas transportadoras de Turismo através da Portaria nº 312 (Ministério do Turismo, 2013).

Em 2008, a Lei Geral do Turismo estabeleceu diretrizes para orientar a oferta de serviços turísticos de modo geral, definindo as características e as modalidades dos serviços de transporte turístico, na Subseção IV:

Art. 28. Consideram-se transportadoras turísticas as empresas que tenham por objeto social a prestação de serviços de transporte turístico de superfície, caracterizado pelo deslocamento de pessoas em veículos e embarcações por vias terrestres e aquáticas, compreendendo as seguintes modalidades:

I - pacote de viagem: itinerário realizado em âmbito municipal, intermunicipal, interestadual ou internacional que incluam, além do transporte, outros serviços turísticos como hospedagem, visita a locais turísticos, alimentação e outros;

II - passeio local: itinerário realizado para visitação a locais de interesse turístico do município ou vizinhança, sem incluir pernoite;

III - traslado: percurso realizado entre as estações terminais de embarque e desembarque de passageiros, meios de hospedagem e locais onde se realizem congressos, convenções, feiras, exposições de negócios e respectivas programações sociais; e

IV - especial: ajustado diretamente por entidades civis associativas, sindicais, de classe, desportivas, educacionais, culturais, religiosas, recreativas e grupo de pessoas físicas e de pessoas jurídicas, sem objetivo de lucro, com transportadoras turísticas, em âmbito municipal, intermunicipal, interestadual e internacional. (Brasil, 2008).

Esta lei define os diversos tipos de serviços de transporte turístico que podem ser prestados, entretanto, não considera a realidade das empresas de ônibus, que tanto podem ser empresas de transporte intermunicipal regular como as que trabalham com fretamento. Estes dois tipos de transportadoras rodoviárias podem, inclusive, prestar serviços para viajantes turistas, mas seu negócio prioritário não é o Turismo, assim pouco se conhece sobre as especificidades deste serviço. Por outro lado, sabe-se que no Estado de São Paulo existem algumas poucas empresas que se especializaram no fretamento eventual oferecendo, inclusive serviços de agenciamento de viagens ou serviços receptivos.

Assim, este trabalho tem como objetivo geral realizar uma análise preliminar sobre as viagens de fretamento eventual de ônibus no Estado de São Paulo, registradas na Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) entre os anos de 2010 e 2013, gerando subsídios para compreender a dinâmica destes deslocamentos. Os objetivos específicos constituem-se em contextualizar a relação do Turismo com o transporte rodoviário no Brasil e no Estado de São Paulo, utilizar dados disponíveis por órgãos reguladores para avaliar sua adequação para subsidiar pesquisas de turismo e indicar caminhos para o desenvolvimento de métodos de aferição e coleta de dados para pesquisas que venham revelar dados sobre turistas que usam o fretamento eventual, para fundamentar ações mercadológicas e políticas públicas que possam favorecer o desenvolvimento sustentável da atividade turística.

Na legislação paulista a locação de ônibus e micro-ônibus para viagens intermunicipais é denominada transporte de passageiros por fretamento eventual, entendido como, no Artigo 8º, como: “Fretamento eventual é o serviço prestado a um cliente ou a um grupo de pessoas, mediante contrato escrito, para uma viagem.” (São Paulo, 1989). E, para sua operação, se exige das empresas transportadoras o cadastro na Embratur, o Cadastur³, entre outros requisitos. Neste estudo, entende-se que o transporte rodoviário de passageiros por fretamento é um serviço não regular, uma vez que existe para atender a demandas específicas, não tendo que cumprir horários nem oferecendo partidas regulares (Palhares, 2002). Este serviço é dividido no estado de São Paulo por regulamentação⁴ e pelo mercado em duas categorias: (a) contínuo: quando oferecido regularmente para atender a demanda de

³Link para consulta das empresas cadastradas

<http://www.cadastur.turismo.gov.br/cadastur/PesquisarEmpresas.mtur>

⁴ Decreto nº 29.912, de 12-05-89, alterado pelos Decretos nº 31.105, de 27-12-89 e nº 32.550, de 07-11-90.

transporte principalmente de funcionários de empresas; (b) eventual: quando atende a demandas eventuais de transporte para traslado, lazer ou viagens, podendo ser contratado ou não, por uma agência de viagem. (São Paulo, 1989)

Embora pouco estudado, o universo do fretamento eventual é parte fundamental do sistema de turismo, apresentando diferentes dinâmicas na composição e na estrutura das viagens. Estes serviços podem garantir a mobilidade de grupos de turistas dentro dos destinos com traslados e passeios, e também atendendo à demanda de deslocamento de variados grupos de turistas, em percursos de origem-destino ou mesmo entre destinos. A oferta dos diferentes serviços de transporte turístico rodoviário caracteriza a modalidade de turismo rodoviário. Contudo, em função da capacidade e das características dos veículos pode-se oferecer diferentes experiências de viagem, que atendem a tipos bastante específicos de turistas e destinos. Este estudo aborda especificamente os serviços de transporte turístico por ônibus, na modalidade de fretamento eventual.

Os diferentes aspectos dos serviços de transporte turístico por ônibus têm sido objeto de estudo para investigadores como Downward e Lumsdon (1999, 2004), tratando do comportamento de gastos deste público; Baloglu e Shoemaker (2001), identificando algumas características da demanda; Becken (2005), estudando os padrões deste tipo de viagem; Page (2008), demonstrando a relevância do ônibus turístico na matriz de transportes. Na literatura nacional o tema conta com poucas publicações, com destaque para Palhares (2002), tratando da experiência norte-americana e apresentando pesquisa sobre o perfil da demanda; Barros (2002) analisando o turismo rodoviário no Brasil; e Lohmann, Fraga e Castro (2013) abordando as relações entre transporte e desenvolvimento de destinos.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO E TURISMO

Um estudo sobre demanda do turismo doméstico, realizado em 2012 pelo Ministério do Turismo em conjunto com a Fundação Instituto de Pesquisa [FIPE], verificou que o ônibus fretado foi o meio de transporte utilizado em 4,7% das viagens domésticas, atendendo motivação de lazer [4,3%], de negócios [3,7%] e outros [8,8%], indicando que este serviço atende diferentes tipos de passageiros, desde grupos a lazer até os que viajam para negócios ou por outras motivações. (Ministério do Turismo, 2012). Isso reforça a necessidade de aprofundamento de estudos sobre o perfil deste usuário para que tanto empresas, Estado e agências reguladoras possam aprimorar seus serviços e definir estratégias de ação para um público eclético e que tende a aumentar em função do incremento do turismo doméstico da necessidade de busca de alternativas para a mobilidade eficiente.

Neste contexto cabe introduzir a discussão sobre mobilidade turística que segundo Kunz (2015) “pressupõem o rompimento da dicotomia das pessoas em movimento [fluxos] em busca do destino [fixos]. Faz menos sentido presumir lugares e culturas [visitados] como relativamente fixas. As atividades turísticas não se encontram tão separadas dos lugares visitados [destinos]” (p.381). Assim, é preciso discutir que o transporte rodoviário de passageiros motivados por lazer não pode ser estudado apenas considerando rotas e percursos mas sim as relações socioculturais e econômicas inerentes à este deslocamento.

A relevância do uso do ônibus para a atividade turística foi evidenciada em um estudo sobre as Classes C e D e o mercado de turismo brasileiro, realizado em 2005, que apontava para a importância dos ônibus como o principal meio de transporte [64%] para esse segmento da

demanda turística no país. (Ministério do Turismo, 2007a). A pesquisa ainda detalhava que das viagens rodoviárias realizadas por turistas das classes C e D, 75% utilizavam ônibus regular [com saídas de rodoviárias ou serviço intermunicipal], 14% ônibus de excursão e 10% ônibus alternativo [clandestino] e, ao mesmo tempo, ressaltava o receio dos turistas na utilização dos serviços desta última categoria.

Apesar da importância do transporte rodoviário de passageiros são muitos os obstáculos na sua operação e a necessidade de alguns autores apontam aprimoramento e a ampliação deste tipo de serviço de transporte no Turismo.

A escassez da oferta de pacotes turísticos terrestres, a inexistência de infraestrutura rodoviária para embarque e desembarque de passageiros nas principais cidades emissoras e receptoras de turistas, dificulta a operacionalização e a comercialização de pacotes dessa natureza, mesmo que os acessos iniciais sejam feitos por via aérea, o acesso e percurso aos roteiros turísticos somente é possível com o uso de meio de transporte terrestre em especial os rodoviários. (Silva & Fortes, 2013, p. 203).

Ao mesmo tempo em que se verifica a importância deste tipo de transporte para alguns segmentos da demanda de turismo doméstico, também se percebe um potencial de desenvolvimento para esta modalidade de viagem no país. Este setor tem atuado de modo desconhecido, mas as evidências do dia-a-dia indicam que garante deslocamentos de lazer e turismo em todo ao país, pois a falta de acesso a dados adequados à caracterização dos serviços, da demanda e do fluxo bem como os poucos estudos sobre o uso de ônibus turístico não permitem detalhar a dinâmica e as especificidades deste setor. Se por um lado, os poucos dados disponíveis desestimulam os pesquisadores a estudar o tema, por outro se verificou o início de um movimento de reconhecimento e revalorização deste tipo de serviço de transporte turístico, no âmbito do Conselho Estadual de Turismo de São Paulo, com a criação de uma Câmara Setorial de Turismo Rodoviário.

No âmbito do poder público do Estado foram criados e implementados dois programas nos quais o ônibus como transporte turístico tem papel fundamental, o Programa Roda São Paulo, que desde 2011 oferece rotas de ônibus por destinos do estado, buscando redistribuir as grandes concentrações de turistas pelas cidades vizinhas a grandes eventos. (São Paulo, 2014a). O outro programa denominado Rota São Paulo – 2011, constituiu-se numa iniciativa de publicação de um guia de viagem baseado na infraestrutura viária disponível no Estado, que tem sido reconhecida como uma das melhores do país. (São Paulo, 2014b).

A necessidade de reconhecer e aproveitar este diferencial estratégico de infraestrutura de transporte, principalmente o rodoviário no Estado de São Paulo já havia sido ressaltada em um estudo sobre as estâncias paulistas:

Municípios que não são estâncias, mas que dispõem de aeroportos próximos, bem como de acesso facilitado por rodovias, podem [e certamente estão] se beneficiando do fluxo de pessoas para ampliar a receita com o turismo, particularmente o turismo de negócios. (Solha et al., 2010).

A isto se somam os programas de turismo sob a responsabilidade da Secretaria de Estado que tem como principal característica o uso do ônibus para a realização destas viagens, neste sentido destacam-se algumas iniciativas consolidadas como:

Programa Turismo do Saber: Iniciativa da Secretaria de Turismo que visa proporcionar a crianças da rede pública de ensino a oportunidade de conhecer novos lugares dentro do Estado de São Paulo. Trata-se de uma repaginação do antigo "Caravanas do Conhecimento", realizado anteriormente pelo Centro de Estudos e Pesquisas de Administração Municipal (CEPAM) e a Secretaria de Educação. (São Paulo, 2014c)

Melhor Viagem SP: Funciona a partir da inscrição de grupos de idosos organizados (em geral vinculados a ações desenvolvidas pelas prefeituras ou outras entidades), com viagens para destinos de praia e interior. Todos os viajantes da melhor idade ficam hospedados em colônias de férias vinculadas a entidades de classe. São 200 vagas por semana, que são divididas em quatro grupos de 50 idosos. Estima-se que são 800 idosos viajando por mês. (São Paulo, 2014d)

Estes programas não estão claramente articulados com outra importante política de fomento do Estado, que ao reconhecer um município como Estância, garante a ele incentivo financeiro para sua qualificação e aprimoramento como destinos turísticos. Atualmente são 70 municípios no Estado que recebem o título de Estância e estão divididos em quatro categorias: climáticas, hidrominerais, turísticas e balneárias. (Solha et al, 2010). Em princípio estas ações governamentais, conjugadas ou não, geram um fluxo de visitantes que se apoia, fundamentalmente, no uso do ônibus fretado, garantindo a vários destinos a chegada destes visitantes. Contudo não existe monitoramento sistemático e específico deste fluxo de viagens no Estado de São Paulo, o que permitiria compreender sua dinâmica e dimensão.

Nesse sentido, destaca-se o estudo pioneiro de Barros (2002) que se dedicou a discutir a questão do ônibus e do turismo a partir da perspectiva dos empresários do segmento que atuavam em São Paulo, contando com o apoio do Sindicato das Empresas de Transporte por Fretamento e por Turismo da Região Metropolitana de São Paulo [TRASNFRETUR]. Nesse estudo verificou aspectos relacionados às características das empresas, da frota, da importância do transporte eventual no portfólio de serviços, do perfil do público, dos principais destinos de viagem, da comercialização e das relações institucionais. Nesta pesquisa Barros (2002) verificou que as empresas atendiam basicamente grupos fechados de empresas, associações e escolas, participantes de congressos e eventos, turistas em excursão, viajantes a negócios, turistas individuais e famílias. Na época, os 15 principais destinos indicados pelas empresas foram: Aparecida, Campos do Jordão, Santos, Caldas Novas, Curitiba, Poços de Caldas, Rio de Janeiro, Barra Bonita, Campinas, Minas Gerais, Praia Grande, Atibaia, Serra Negra, Caxambu e por fim traslado urbano para congressos e feiras. Também observou que as agências de turismo pouco contribuíam com as vendas das transportadoras turísticas, indicando "um frágil relacionamento comercial entre esses dois componentes do Sistema de Turismo". (Barros, 2002, p.112).

Em 2011, Solha e Luques retomam esta discussão buscando identificar a percepção dos empresários do setor sobre o panorama do fretamento eventual no estado de São Paulo, realizando um trabalho que foi resultado de uma parceria com a Federação das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros por Fretamento [FRESP], em que se destacavam aspectos como sua dimensão, o perfil da demanda, as características do atendimento a este público e a inserção e a participação dos empresários na atividade turística. Os resultados apontam que o município de Aparecida permanece como principal destino turístico das viagens por fretamento de ônibus para o interior do Estado, seguida por Campinas, Campos do Jordão, Serra Negra e Águas de Lindóia, destinos que são estâncias turísticas, exceto por

Campinas que não se enquadra com estância, mas tem um importante destaque na economia do Estado de São Paulo.

Os estudos e programas aqui citados oferecem apenas um panorama superficial da realidade do fretamento rodoviário no Estado de São Paulo, que até então não apresentava condições para ser analisada com detalhamento e profundidade necessários. Contudo é possível perceber que a forte regulamentação à qual estão submetidas as empresas que atuam com transporte rodoviário de passageiros, tanto pelas agências reguladoras de transportes como Agência Nacional de Transportes Terrestres [ANTT] - que atua no âmbito nacional e a Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo [ARTESP] - no âmbito estadual, quanto o Ministério do Turismo e as prefeituras municipais, se estabeleceu com base em parâmetros genéricos de transporte de passageiros, e não contam com subsídios adequados para considerar a complexidade e diversidade das viagens que utilizam o ônibus de turismo.

ORIGEM DOS DADOS E TRABALHO CONJUNTO

Para elaborar qualquer tipo de análise sobre o fretamento rodoviário eventual no Estado de São Paulo seriam necessários dados específicos que poderiam ser fornecidos pelas empresas ou empresários, como o pesquisador Barros fez em 2002, ou buscar dados já existentes. Assim, com apoio da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo [FRESP] foi possível obter junto a ARTESP o acesso a relatórios sobre as viagens de fretamento eventual, realizadas pelas empresas transportadoras entre os anos de 2010 e 2013. Como forma de facilitar o controle e o registro das viagens realizadas no Estado de São Paulo em ônibus fretados, a ARTESP criou o Sistema Integrado de Gerenciamento [SIGA] e, com a colaboração da Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo [PRODESP], desenvolveu um *software* que coleta e armazena informações sobre todas as viagens, denominado Extranet. A partir deste *software*, cada empresa permissionária é capaz de enviar os dados obrigatórios ao SIGA, de forma padronizada, conforme indicado na legislação. O Decreto nº 29.912 de 12 de maio de 1989, da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo, estabelece que:

Parágrafo 1º - Nas viagens a que se referem os serviços tratados neste artigo, será de porte obrigatório a Nota Fiscal correspondente.

Parágrafo 2º - A empresa transportadora comunicará mensalmente até o último dia útil do mês seguinte ao Departamento de Estradas de Rodagem o número de viagens realizadas sob fretamento eventual, com indicação da data de início e fim de cada uma, origem e destino, bem como o número de passageiros transportados. (São Paulo, 1989)

A partir dos registros contidos na plataforma SIGA, a equipe técnica da ARTESP gerou e disponibilizou relatórios anuais referentes ao período de 2010 a 2013. Para garantir uma melhor compreensão dos procedimentos de coleta e registros destes dados, realizou-se uma reunião com os técnicos responsáveis pelo sistema Extranet/Artesp para conhecer suas funcionalidades, os objetivos da proposta e a estrutura da base de dados. Além disso, também se visitou uma das permissionárias para acompanhar o processo de preenchimento dos formulários, a fim de identificar as dificuldades e os procedimentos que utilizados para inserir estas informações no sistema.

A análise das informações constantes nas planilhas em comparação com algumas informações disponíveis no Manual do SIGA indicou que alguns dados não foram disponibilizados e,

portanto, não se efetuou a análise dos mesmos neste momento. Contudo, o resultado final deste estudo aponta para a possibilidade de aprimoramento e ampliação dos relatórios ao longo do tempo. O volume de registros fornecidos pelo sistema Extranet/Artesp é expressivo. No total foram informadas 466.720 viagens de fretamento eventual que circularam pelo Estado de São Paulo⁵ durante os quatro anos analisados, conforme consta na Tabela 1. Estes dados revelam que este tipo de viagem registra um crescimento de 3,16% entre os anos de 2010 e 2011, entretanto, nos anos seguintes há um decréscimo de 0,12% entre 2011 e 2012 e uma significativa redução do número de registros e consequentemente de viagens de fretamento de ônibus, na ordem de 4%, entre 2012 e 2013. Os motivos que geram estas quedas merecem ser investigados para possibilitar que o mercado defina futuras ações de caráter preventivo e corretivo, porque as variações podem estar relacionadas a fatores macroeconômicos e sociais resultantes de políticas públicas, ou a concorrência com o modal aéreo, ou a políticas de gestão das empresas que oferecem fretamento eventual, ou a outras questões mercadológicas.

Tabela 1: Crescimento dos Registros 2010 e 2013

Ano	Registros fornecidos	Percentual de Crescimento
2010	115.200	-
2011	118.847	3,16
2012	118.708	-0,12
2013	113.965	-4,00
Total	466.720	

Fonte: ARTESP relatórios anuais referentes ao período de 2010 a 2013

De todas as informações constantes nos registros, aproveitou-se apenas as constantes em quatro campos porque os demais apresentavam dados incompletos ou inconsistentes que inviabilizaram suas análises. Mas, mesmo sendo apenas informações sobre: (1) origem, (2) destino, (3) data da viagem e (4) empresa, identificaram-se várias características inerentes ao serviço de fretamento eventual que em alguns casos confirmam o que estudos anteriores apontaram.

FRETAMENTO EVENTUAL NO ESTADO DE S. PAULO 2010-2013

O grande volume de dados do formulário da Artesp que foram descartados revela que há a necessidade de uma maior interação entre academia e esta agência reguladora para o aprimoramento do instrumento de modo a evitar erros de preenchimento ou equívocos de entendimento que tornem o dado fornecido inconsistente. Entretanto, esta análise preliminar baseada em quatro variáveis oferecem indicativos sobre algumas características das relações do turismo com o transporte rodoviário por fretamento eventual.

As viagens: origem e destino - Considerando os dados gerais sobre a origem das viagens, que é do município de São Paulo que parte o maior número de serviços de fretamento eventual, com significativa vantagem sobre o segundo município que é Campinas e o terceiro que é

⁵ Tratam-se das viagens intermunicipais realizadas no Estado de São Paulo, exceto aquelas que circulam entre municípios das Regiões Metropolitanas.

Jundiaí. O fato das informações serem de um órgão regulador do estado de São Paulo justifica a maior presença de municípios paulistas como originários do transporte eventual de passageiros. Nos quatro anos avaliados a origem se dá prioritariamente em municípios do Estado de São Paulo, mas há ocorrências esporádicas de municípios de outros estados limítrofes⁶ que registram origem de 4 a 1 viagem por anos. A concentração de viagens originárias em alguns poucos municípios do Estado de São Paulo com alto índice de ocorrência de viagens é evidenciada nos quatro anos estudados. As dez cidades que originam o maior número de fretamentos representam em média 1,67% das cidades citadas e estas são responsáveis por 41,81% de todos os registros. A Tabela 2 mostra a recorrência dos municípios de origem que, na maioria dos casos, estão a uma distância inferior a 300 km da Capital, região de destaque na economia nacional em função das atividades industriais e de serviços que desenvolvem.

Tabela 2 – Registro dos 10 municípios de origem com maior representatividade 2010 e 2013

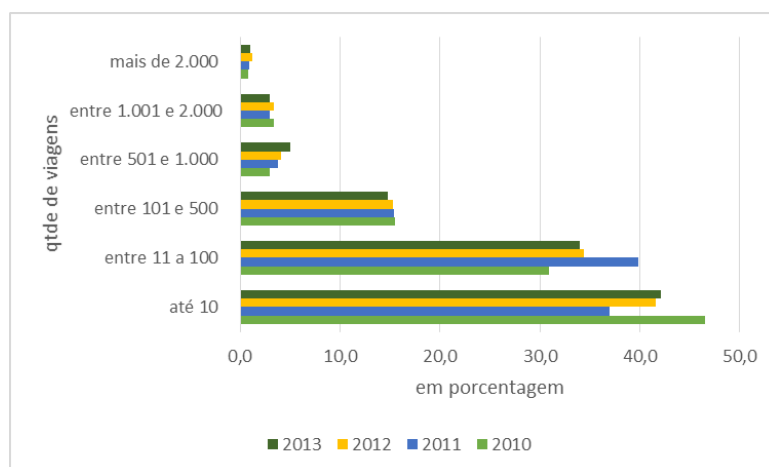
2010		2011		2012		2013	
ORIGEM	QTDE	ORIGEM	QTDE	ORIGEM	QTDE	ORIGEM	QTDE
SAO PAULO	20.410	SAO PAULO	17.484	SAO PAULO	16.539	SAO PAULO	17.610
CAMPINAS	10.910	CAMPINAS	9.178	CAMPINAS	9.161	CAMPINAS	8.503
JUNDIAI	5.118	JUNDIAI	4.617	JUNDIAI	4.715	JUNDIAI	4.559
PIRACICABA	2.901	PIRACICABA	3.551	PIRACICABA	3.942	SOROCABA	3.906
SOROCABA	2.458	SOROCABA	3.161	SOROCABA	3.651	PIRACICABA	3.699
INDAIATUBA	1.996	SANTOS	2.341	SANTOS	2.627	SANTOS	2.320
AMERICANA	1.973	AMERICANA	1.973	FRANCA	2.083	FRANCA	1.997
LIMEIRA	1.878	ATIBAIA	1.932	ARARAQUARA	1.801	SAO CARLOS	1.812
SANTOS	1.738	JAU	1.891	S. J. DOS CAMPOS	1.793	JAU	1.795
ARARAS	1.692	RIBEIRÃO PRETO	1.870	JAU	1.776	ARARAQUARA	1.740
Total	51.074	Total	47.998	Total	48.088	Total	47.941
% de registros	44,33	% de registros	40,38	% de registros	40,50	% de registros	42,06
Total de registros 2010	115.200	Total de registros 2011	118.847	Total de registros 2012	118.708	Total de registros 2013	113.965
Total Cidades de origem 2010	602	Total Cidades de origem 2011	632	Total Cidades de origem 2012	588	Total Cidades de origem 2013	574
% de cidades	1,66	%	1,58	%	1,70	%	1,74

Fonte: ARTESP

Outra análise que evidencia que existem dois extremos na participação dos municípios na condição de originar fretamento é mostrada no Gráfico 1, onde em média 41,61% dos municípios geram no máximo 10 registros/viagens. Em contra partida menos de 1% das cidades de origem geram mais de 2.000 registros. Ou seja, existem poucas cidades responsáveis por originar muitas viagens e muitos municípios que são origem de poucas ou esporádicas viagens de fretamento eventual.

⁶ Apesar dos registros não mencionarem o estado de cada município de origem foi possível identificar a origem em cidades dos estados de Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraná.

Gráfico 1 – Municípios de origem segundo quantidade de viagens (2010-2013)



Com relação aos municípios que são destinos das viagens de fretamento de ônibus registradas, também há a concentração de fluxo em cidades paulistas. São Paulo também figura como o principal destino das viagens de fretamento registradas, com grande vantagem sobre o segundo destino. Cabe destacar que a Capital São Paulo tem vasta oferta de atrativos artístico-culturais, equipamentos de alimentos e bebidas e de compras que podem ser apontados como oferta turística atrativa para moradores de outras cidades do Estado. Por esta relevância acreditava-se que a determinação da Zona Máxima de Restrição de Fretados instituída pela Lei Municipal nº 14.971, de 25.08.2009, e regulamentada pela Portaria nº 051/13-SMT.GAB da Secretaria Municipal de Transportes, tivesse significativa influência na diminuição do número de fretamentos eventuais para a Capital. Entretanto, os dados não permitem aferir isso porque de 2010 para 2011 o número de viagens para São Paulo decresceu 2,48% mas, de 2011 para 2012, cresceu 9,34% e teve uma acentuada queda de 2012 para 2013. Se não houve mudanças nos critérios de coleta de dados entre os anos analisados é necessário buscar informações conjunturais que possam justificar o aumento e as quedas.

Nos quatro anos, a cidade de Aparecida está como o segundo destino mais visitado pelos passageiros do fretamento eventual. Trata-se de um município classificado como Estância Turística, que tem atrativos ligados à religiosidade Católica e com infraestrutura apropriada para receber ônibus e turistas em grupos. Esta informação é corroborada pelos dados levantados em 2002 por Barros e por Solha e Luques em 2011, junto a empresários do setor que indicam este município como o principal destino de ônibus fretados e também pode justificar a impressão desses de que as igrejas são um dos principais contratantes deste tipo de serviço. Vale destacar que este destino experimenta, durante os anos estudados um ligeiro aumento do número de viagens, com uma queda pouco expressiva entre 2011 e 2012.

Santos, estância balneária, é o município que figura como terceiro destino mais visitado nos três últimos anos avaliados e em quarto no ano de 2010, mas o número de viagens que recebe é de aproximadamente 27% da quantidade de visitas a Aparecida. Os números mostram que de 2010 para 2011 Santos teve um significativo aumento de chegadas de fretados, mas este número vem caindo em 2012 e 2013. A redução do número de cruzeiros marítimos que navegam na costa brasileira e que tem Santos como o principal porto de embarque e desembarque, como mostra Tanaka (2013), pode justificar uma diminuição de fluxo de fretados para esta cidade, entretanto, só é possível constatar isso analisando os dados sobre

os meses de realização dos fretamentos para Santos porque os cruzeiros fazem paradas em Santos entre novembro e abril, nos demais meses não há fluxo referente a este segmento de turistas que pode usar o transporte de ônibus para chegar ao porto.

Campinas e Vinhedo se revezam entre o quarto e quinto destino mais visitado pelos fretados. São cidades vizinhas, não são estâncias e tem pouco apelo para o turismo de lazer. Por outro lado estão próximas ao aeroporto de Viracopos e fazem parte de uma região de economia próspera graças às indústrias e empresas de serviços que abrigam. Na pesquisa realizada por Solha e Luques (2011) os empresários já relacionavam Campinas como um destino significativo, mas Vinhedo não foi citado.

Para compreender a significância do fretamento eventual para o turismo de lazer e o de negócios nestas cidades e no Estado de São Paulo seria necessário conhecer detalhes do grupo de passageiros e suas motivações porque dados sobre o contratante não são suficientes para esclarecer as características e necessidades do passageiro deste tipo de serviço que devem basear decisões para o direcionamento de estratégias de ação para ampliar e melhorar estes serviços.

Tabela 3 – Quantidade de registros dos dez destinos mais representativos (2010-2013)

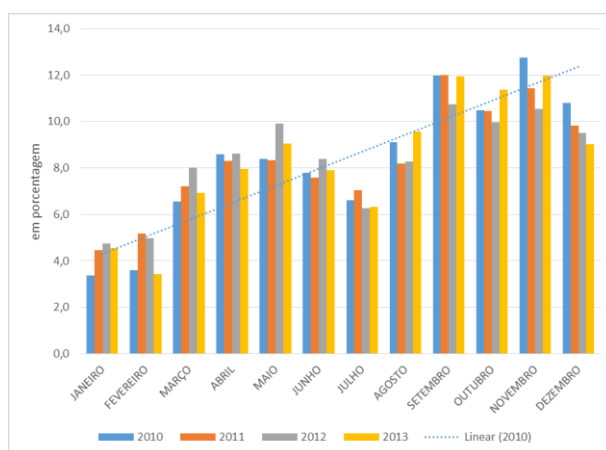
2010		2011		2012		2013	
DESTINO	QTDE	DESTINO	QTDE	DESTINO	QTDE	DESTINO	QTDE
SAO PAULO	28685	SAO PAULO	27974	SAO PAULO	30588	SAO PAULO	26727
APARECIDA	15834	APARECIDA	16325	APARECIDA	15901	APARECIDA	17008
VINHEDO	4346	SANTOS	4889	SANTOS	4565	SANTOS	3946
SANTOS	4076	VINHEDO	4671	CAMPINAS	3205	VINHEDO	3636
CAMPINAS	3640	CAMPINAS	3363	VINHEDO	2622	CAMPINAS	3220
JUNDIAI	1673	ATIBAIA	1790	OLIMPIA	2006	OLIMPIA	2244
ITU	1616	ITU	1694	ITU	1895	ITU	1904
ATIBAIA	1600	OLIMPIA	1610	GUARULHOS	1755	ATIBAIA	1814
ITUPEVA	1515	SOROCABA	1597	ATIBAIA	1691	SOROCABA	1630
MAIRIPORA	1490	GUARULHOS	1573	JUNDIAI	1561	GUARULHOS	1502
Total	64475	Total	65486	Total	65789	Total	63631
%	55,96	Total	55,10	Total	55,42	Total	55,83
Total	115.200	Total	118.847	Total	118.708	Total	113.965
Cidades de destino 2010	547	Cidades de destino 2011	574	Cidades de destino 2012	541	Cidades de destino 2013	557
%	1,83	%	1,74	%	1,85	%	1,79

Periodicidade das viagens - Os dados sobre a data da viagem foram compilados considerando o mês e o dia da semana para possibilitar a análise da sazonalidade do serviço de fretamento no decorrer do ano e da semana. Os dados gerais sobre a quantidade de viagens realizadas em cada mês indicam que setembro, outubro, novembro são os meses com maior movimento e

este período coincide com a realização de importantes feiras de negócios que acontecem na cidade de São Paulo (Braga, 2005), elemento que motiva a análise específica da sazonalidade das viagens que tem São Paulo como destino, para avaliar a possibilidade de este segmento de negócios exercer influência sobre o volume de fretamentos eventuais na Capital.

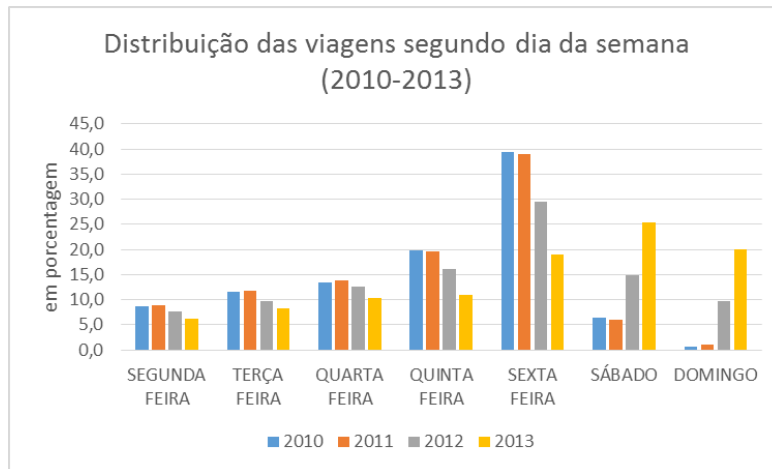
Outra análise a ser feita relaciona-se aos feriados ocorridos em cada mês, para verificar se estes provocam aumento nas viagens de fretamento eventual, porque nos meses com maior número de registros e em dezembro, ocorrem feriados como da Padroeira do Brasil, Independência do Brasil, Finados e Proclamação da República, Natal e Ano Novo. Em abril também costuma acontecer a comemoração da Páscoa com o feriado da Sexta-feira Santa, mas o número de viagens neste mês não se amplia em nível dos meses de alta frequência de viagens do segundo semestre. Os meses de janeiro e fevereiro, tradicionalmente ligados às férias escolares, são os com menor número de viagens. Julho, que também contempla recesso escolar, tem queda na quantidade de viagens em comparação com os meses de média procura que são março, abril, maio. Junho é um mês que tem queda em comparação a maio, se aproximando dos baixos números de julho; agosto é um mês que experimenta uma ascensão da quantidade de viagens em relação a julho, mas ainda é inferior aos outros meses do segundo semestre.

Gráfico 2 – Distribuição das viagens segundo os meses do ano (2010-2013)



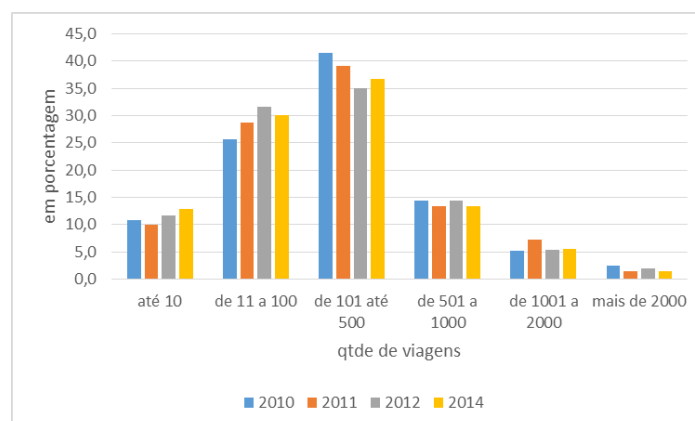
A sazonalidade por dias da semana evidencia que expressiva maioria das viagens registradas se inicia às sextas-feiras. Entretanto, no ano de 2013 a maior parte das viagens começa no sábado ou domingo, dias que nos anos anteriores eram os com menor incidência de começo de viagem. Interessante destacar que neste último ano analisado, a sexta-feira perde importância como dia de início das viagens que poderiam durar pelo final de semana, podendo indicar que a duração das viagens diminuiu em 2013. Mas, esta afirmação só pode ser confirmada com a análise do tempo de duração dos fretamentos nestes dias. As alterações comentadas não são passíveis de explicações com os dados analisados dos formulários, assim mostra-se necessário acompanhar os resultados dos próximos anos para verificar se trata de uma tendência ou foi algo ocorrido pontualmente em 2013.

Gráfico 3 - Distribuição das viagens por dia da semana de início da viagem



As transportadoras turísticas - Com relação às análises sobre as empresas que fazem os registros no sistema e conseqüentemente realizam os serviços de fretamento eventual buscaram-se características básicas, nas páginas eletrônicas das empresas que se destacam pelo grande número de viagens realizadas. Considerando o volume de viagens registradas por cada empresa constata-se que o mercado de fretamento eventual que circula no Estado de São Paulo é dominado por um restrito número de corporações e por outro lado abriga uma quantidade bastante expressiva de empresas com pequena quantidade de viagens realizadas na modalidade. O Gráfico 4 mostra que menos de 3% das empresas faz mais de 2.000 viagens por ano, e entre 5% e 7% são responsáveis por realizar entre 1.000 e 2.000 viagens por ano. Mas o que mais se destaca é fato de mais de 40% das empresas realizar menos de 100 viagens anualmente, logo estas últimas não devem ter como negócio importante o serviço de fretamento eventual e o fazem esporadicamente.

Gráfico 4 – Quantidade de empresas por número de viagens (2010-2013)



A listagem completa desta informação revela que quatro empresas realizaram mais de 2.000 viagens em todos os anos avaliados: a Agência de Turismo Monte Alegre tem sede em Piracicaba e oferece serviço de agência de turismo agregado ao serviço de transporte feito por fretamento; a Rápido Luxo Campinas é uma empresa que opera linhas intermunicipais

regulares na região de Campinas e também atua com fretamento; a Viação Santa Cruz é uma empresa que opera rotas intermunicipais no estado do Rio Grande do Sul e tem agregado serviços de fretamento de uma agência de turismo; por fim, a Vesper Transportes é uma empresa de Jundiaí especializada em fretamento.

Estes dados levam à reflexão de que, apesar de a Cidade de São Paulo ser o principal local de origem e de destino das viagens, as maiores empresas que atuam neste segmento de fretamento eventual não estão instaladas neste município, fato que deve ser pesquisado com maior profundidade para averiguação. Pode-se supor que muitas empresas com sede fora da cidade de São Paulo realizem fretamentos para muitos clientes/contratantes da Capital e as estratégias comercial e/ou logística empregadas compensam o deslocamento do ônibus vazio até a cidade de origem. Das demais empresas que figuram na lista das que realizam mais de 2.000 viagens no período analisado, duas aparecem em dois anos consecutivos, sendo a BB Transportes e Turismo de São Caetano do Sul com serviços de transporte urbano e fretamento e a Viação Cometa que tem rotas interestaduais regulares atuando em diversas cidades do Brasil e também faz fretamento.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O tratamento e análise de dados que são coletados com a única finalidade de fiscalização certamente apresenta uma série de limitações, contudo pode mostrar-se extremamente relevante em áreas nas quais as informações são escassas e até mesmo inexistentes. Este é o caso do transporte rodoviário de passageiros por fretamento eventual (ônibus), e por isso durante o processo emergiram uma série de questões, que apontam principalmente para a necessidade de um entendimento não somente da dimensão das viagens realizados com fretamento de ônibus, mas também para o aprimoramento dos conceitos e definições, assim como a compreensão de sua dinâmica.

Estes dados preliminares confirmam algumas percepções de pesquisadores e empresários acerca da concentração de viagens de ônibus de fretamento eventual para a capital paulista; a relevante importância do destino Aparecida, seguido por Santos, Campinas e Vinhedo. Observa-se que os destinos que recebem o maior fluxo de viagens de ônibus por fretamento tem pouca relação com aqueles que têm sido objeto dos programas e das políticas públicas de Turismo no Estado de São Paulo. Os dados disponíveis embora permitam uma maior aproximação sobre a questão do número de viagens e dos destinos, ainda são muito restritos para apoiar uma discussão e suas implicações no turismo do Estado. De fato, aqui se revela mais um desafio: afinal, que turista é este que se utiliza deste tipo de serviço de transporte? Como escolhe seu destino de viagem? Como os destinos paulistas recebem estes turistas? Que importância as viagens de ônibus por fretamento eventual têm na atividade turística do Estado de São Paulo? Acredita-se que este seja um dos resultados esperados para uma abordagem preliminar sobre o assunto, que possa ser explorado com profundidade em novas investigações.

Verificou-se também uma pulverização das empresas que atuam no segmento, caracterizado pela presença de um número expressivo de empresas que realizam poucas viagens de fretamento eventual concorrendo com poucas empresas de ônibus especializadas em fretamento eventual e que tem neste serviço seu principal negócio. Estes dados preliminares são indicativos de que podem existir diferentes interesses por parte das empresas

transportadoras, que tendem a dificultar a implementação de ações para o aprimoramento do setor e mesmo o desenvolvimento de pesquisas.

A realização deste estudo sobre o transporte rodoviário de passageiros por fretamento eventual no Estado de São Paulo, por meio de análise de dados quantitativos e ao longo de um período de quatro anos, atende a uma demanda de informação qualificada das empresas de transporte rodoviário de passageiros [FRESP] e da Agência de Transportes [ARTESP] do Estado de São Paulo e gerou uma experiência de parceria público-privada com a Universidade, fundamental para o avanço do conhecimento num tema pouco explorado nos estudos de Turismo.

Esta abordagem sobre a temática, ainda que preliminar, apresentou-se como um instigante desafio ao se propor descortinar o universo das viagens rodoviárias, em específico, as de ônibus turístico, que já foram fundamentais para o desenvolvimento do turismo no país, e que devido às profundas transformações na economia, na infraestrutura turística e no comportamento do consumidor ocorridas nas últimas décadas, perderam seu lugar de destaque, mas ainda estão presentes no cotidiano de muitos destinos turísticos.

REFERÊNCIAS

- Baloglu, S.; Shoemaker, S. (2001) Prediction of senior travelers' motorcoach use from demographic, psychological, and psychographic characteristics. *Journal of Travel Research*, 40, 12-18.
- Barros, E.S. de. (2002) *O ônibus e o turismo: posicionamento do turismo rodoviário no Brasil na visão dos transportadores turísticos por fretamento da Grande São Paulo*. Dissertação de Mestrado. São Paulo. ECA/USP.
- Becken, S. (2005) Towards sustainable tourism transport: an analysis of coach tourism in New Zealand. *Tourism Geographies*, 7(1), 23-42.
- Braga, D. (2005) *À margem das feiras de negócios: uso do tempo livre do turista em São Paulo*. Tese de Doutorado. ECA-USP.
- Brasil. (2008) *Lei Geral do Turismo*. Lei Nº 11.771, 17 De Setembro 2008. Governo Federal. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11771.htm. Acessado em 10 NOV 2014
- Downward, P. & Lumsdon, L. (1999) The determinants of day excursion coach travel: a qualitative marketing analysis. *The Service Industries Journal*, 19(4), 158-168.
- Downward, P. & Lumsdon, L. (2004) Tourism transport and visitor spending: a study in the North York Moors National Park, UK. *Journal of Travel Research*, 42, 415-420.
- Kunz, J.G. (2015). As mobilidades turísticas como objeto de pesquisa: um panorama dos periódicos estrangeiros (2000-2014). *Revista Rosa dos Ventos - Turismo e Hospitalidade*. 7(3). 377-391
- Lohmann, G.; Fraga, C. & Castro. R. (2013) *Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão*. Rio de Janeiro. Campus.

- Ministério do Turismo. (2007a) *Classes C e D, Um novo mercado para o turismo brasileiro*. Relatório Final. Brasil. Disponível em http://www.turismo.gov.br/turismo/o_ministerio/publicacoes/cadernos_publicacoes/11relatorios.html Acessado em 10 NOV 2014.
- Ministério do Turismo. (2007b) *Estudo de competitividade do turismo Brasileiro. Mobilidade e acessibilidade nas regiões turísticas*. Brasil.
- Ministério do Turismo. (2012). *Caracterização e dimensionamento do turismo doméstico no Brasil – 2010/2011 – Relatório executivo produto 6*. Disponível em: http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/demanda_turistica/domestica/downloads_domestica/Demanda_domestica_-_2012_-_Relatorio_Executivo_nov.pdf. Acessado em 18 JUN 2014.
- Ministério do Turismo. (2013) *Portaria nº 312, 03 de dezembro de 2013*. Disponível <http://www.turismo.gov.br/turismo/legislacao/portarias/20131204-1.html>. Acessado em 15/06/2014
- Município de São Paulo. (2009) *Lei Municipal nº 14.971 de 25/08/2009*. Disponível em: http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=26082009L%20149710000. Acessado 25/11/2014.
- Page, S. (2008) *Transporte e Turismo: perspectivas globais*. Porto Alegre. Bookman.
- Palhares, G. L. (2002) *Transportes turísticos*. São Paulo: Aleph.
- São Paulo. (1989) *Regulamento do serviço intermunicipal fretado de transporte coletivo de passageiros*. ARTESP. Disponível em <http://www.artesp.sp.gov.br/Media/Default/legislacao/Documento/DECRETO-29912-DE-12-DE-MAIO-DE-1989-1.pdf>. Acessado em 10 NOV 2014
- São Paulo. *Roda São Paulo*. (2014a). Disponível em <http://www.turismo.sp.gov.br/programa-e-aco-es/roda-sao-paulo.html>. Acessado em 06/10/2014
- São Paulo. *Rota São Paulo*. (2014b). Disponível em <http://www.rotasde.saopaulo.com.br>. Acessado em 06/10/2014
- São Paulo. *Programa Turismo do saber*. (2014c). Disponível em <http://www.turismo.sp.gov.br/programa-e-aco-es/turismo-do-saber.html>. Acessado em 06 OUT 2014
- São Paulo. *Melhor viagem SP*. (2014d). Disponível em <http://www.turismo.sp.gov.br/programa-e-aco-es/melhor-viagem-sp.html>. Acessado em 06 OUT 2014
- Secretaria de Turismo do Governo do Estado de São Paulo. *Estâncias*. (s/d). Disponível em: <http://www.turismo.sp.gov.br/dade/estancias.html>. Acessado em 29/03/2015.
- Secretaria Municipal dos Transportes do Município de São Paulo. (2003) *Portaria nº 051/13-SMT.GAB*. Disponível em:

http://www.cetsp.com.br/media/219671/port%20smtg%20051_13%20-%20fretamento.pdf. Acessado 25 NOV 2014.

SILVA, E.A.M. & FORTES, J.A.S. (2013) O turismo rodoviário e o desenvolvimento do destino turístico Foz do Iguaçu na região trinacional do Iguaçu. In. LOHMANN, G. et al. *Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão*. (pp.202-205).Rio de Janeiro. Campus.

Solha, K.; Aldrigui, M.; Almeida, M.V. & Raimundo, S. (2010) Estâncias turísticas do Estado de São Paulo: apontamentos históricos sobre suas origens, situação atual e perspectivas de desenvolvimento. *Anais... Seminário da Anptur 2010*. Disponível em http://www.anptur.org.br/novo_portal/anais_anptur/anais_2010/arquivos/estancias_turisticas_do_estado_de_sao_paulo.pdf. Acessado em 01/10/2014.

Solha, K.T. & Luques, A. (2011) *Transporte rodoviário de fretamento eventual: desafios e possibilidades para o turismo no Estado de São Paulo*. Relatório de Pesquisa. ECA/USP-FRESP. Disponível em http://www.sinfrecar.org.br/portal/wp-content/uploads/2010/06/FRESP_RELATORIO_SINTESE_VF.pdf Acessado em 06/10/2014.

Tanaka, A. (2013) *Cruzeiros marítimos e a fidelização de um grupo de jovens*. Trabalho de Conclusão de Curso. Turismo ECA-USP.

Recebido: 13 ABR 2016

Avaliado: ABR - MAI

Aceito: 23 MAI 2016

